Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1485

24. 05. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/1271 —

Emissionsorientierte Kraftfahrzeugsteuer

Durch die Bundesregierung wird schon seit der 12. Legislaturperiode ein Gesetzentwurf für eine „Emissionsorientierte Kraftfahrzeugsteuer" angekündigt. Dieser sollte nach Auffassung des Bundesministers für Verkehr, Matthias Wissmann, Anreize zur Senkung des Kraftstoffverbrauches und zur Reduktion der mit der Verbrennung verbundenen Schadstoff-Emissionen bewirken. Abgesehen von dieser Ankündigung gibt es seitens der Bundesregierung keine Hinweise auf die zu erwartende Wirksamkeit einer solchen „Emissionsorientierten Kraftfahrzeugsteuer" sowie konkrete Realisierungsdaten.

Vorbemerkung

Die Kraftfahrzeugsteuer richtet sich bei Personenkraftwagen (Pkw) bereits seit 1986 und bei Nutzfahrzeugen mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg seit 1994 unter anderem nach den Emissionen. Die derzeitigen Erörterungen zielen darauf ab, aus umweltpolitischen Gründen unter Beibehaltung des Hubraums als Bemessungsgrundlage die emissionsbezogenen Elemente bei der Pkw-Besteuerung zu verstärken. Eine stärker emissionsorientierte Besteuerung soll einen größeren Anreiz bieten, Pkw mit möglichst geringem Ausstoß der in den für die höchstzulässigen Grenzwerte einschlägigen EG-Richtlinien genannten Schadstoffe (Kohlenmonoxid, Stickoxide, Kohlenwasserstoffe und Partikel) herzustellen sowie den Austausch des Altfahrzeugbestands zu beschleunigen. Es ist nicht vorgesehen, den CO_2-Ausstoß eines Fahrzeugs als zusätzliche Bemessungsgrundlage für die Kraftfahrzeugsteuer heranzuziehen, da dieser dem Kraftstoffverbrauch eines Fahrzeugs direkt proportional ist und nicht wie die o. g. Schadstoffe durch beson-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 18. Mai 1995 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

dere Schadstoffreinigungsanlagen vermindert werden kann. Eine stärker emissionsorientierte Kraftfahrzeugsteuer kann somit keine Anreize zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs bieten.

1. Auf welchem Stand der Vorbereitung befindet sich der Entwurf eines Gesetzes für eine „Emissionsorientierte Kraftfahrzeugsteuer" bei der Bundesregierung?

Die für einen Gesetzentwurf notwendigen politischen Grundsatzentscheidungen werden zur Zeit vorbereitet.

2. Welche Grundauffassungen werden zum gegenwärtigen Zeitpunkt in diesem Gesetzentwurf dargestellt?

Vergleiche Antwort zu Frage 1.

3. Zu welchem Zeitpunkt ist nach dem gegenwärtigen Stand der Planung das Inkrafttreten der „Emissionsorientierten Kraftfahrzeugsteuer" vorgesehen?

   Wann wird die Bundesregierung den Gesetzentwurf im Parlament einbringen?

Eine Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes könnte frühestens zum 1. Januar 1996 in Kraft treten.

4. Um welche absoluten beziehungsweise relativen Veränderungen sollen mit der „Emissionsorientierten Kraftfahrzeugsteuer" gegenüber der derzeitigen Kraftfahrzeugsteuer-Mindestbelastung
   a) Fahrzeuge mit überdurchschnittlicher Schadstoff-Emission zusätzlich belastet beziehungsweise
   b) Fahrzeuge mit unterdurchschnittlicher Schadstoff-Emission entlastet werden?

Vergleiche Antwort zu Frage 1.

5. Wird nach Auffassung der Bundesregierung mit einer teilweisen oder vollständigen Umlegung der bisherigen Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer ein ähnlicher Effekt wie mit einer „Emissionsorientierten Kraftfahrzeugsteuer" erreicht?

   Wenn dies nicht der Fall ist, warum nicht?

Nein.

Eine emissionsorientierte Kraftfahrzeugsteuer belastet hoch schadstoffemittierende und wenig schadstoffemittierende Fahrzeuge unterschiedlich. Dies würde bei der Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer nicht der Fall sein. Wenn aber durch eine Umlegung die Fahrleistung vermindert wird, verringert sich dadurch auch die Emission von Schadstoffen.

Eine Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer wäre aus EG-rechtlichen Gründen nicht für alle Fahrzeuge zuläs-

sig. Nach der Richtlinie 93/89/EWG (Abl. EG vom 12. November 1993 Nr. L 279 S. 32) ist für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von 12 000 kg und mehr eine Mindest-Kraftfahrzeugsteuer zu erheben.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die ökonomische und ökologische Wirksamkeit einer
   a) 50 %igen beziehungsweise
   b) 100 %igen
   Umlegung der bestehenden Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer allgemein?

Vergleiche Antwort zu Frage 5.

7. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die quantitativen Auswirkungen auf den bundesweiten Kraftstoffverbrauch und die entsprechenden Emissionen in Folge einer
   a) 50 %igen beziehungsweise
   b) 100 %igen
   Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer ein?

Die quantitativen Auswirkungen sind nicht einschätzbar.

8. Welche quantitativen Auswirkungen erwartet die Bundesregierung durch eine verstärkte „Emissionsorientierte Kraftfahrzeugsteuer" auf den mittel- und langfristigen Kraftstoffverbrauch sowie Schadstoff-Emissionen in der Bundesrepublik Deutschland?

Eine stärker emissionsorientierte Kraftfahrzeugsteuer wird sich nicht auf den Verbrauch auswirken (vgl. Vorbemerkung). Die Bundesregierung geht von einer deutlichen Minderung der Schadstoffemissionen aus, deren voraussichtliches Ausmaß jedoch derzeit noch nicht quantifizierbar ist.

9. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung im Falle einer vollständigen oder teilweisen Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer, die dann ausfallenden Kraftfahrzeugsteuer-Einnahmen der Bundesländer zu kompensieren?

Im Falle einer Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer stünden für die Kompensation der Steuermindereinnahmen der Länder die gesamten finanzpolitischen Instrumentarien zur Verfügung. Einzelheiten wären zu gegebener Zeit zu prüfen.

10. Bewertet die Bundesregierung die Abschaffung einer Kraftfahrzeugsteuer als einen Beitrag zur Vereinfachung des Steuersystems der Bundesrepublik Deutschland?
    Wenn nein, warum nicht?

Es würde zwar, falls dies aus EG-rechtlichen Gründen möglich wäre (vgl. Antwort zu Frage 5), eine Steuerart entfallen. Es würden jedoch Komplikationen in anderen Steuerarten oder im Subventionsrecht entstehen. So wäre u. a. mit kaum abzulehnenden Ausgleichsforderungen von Fahrzeughaltern zu rechnen, die derzeit von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind (z. B. Schwerbehinderte, Katastrophenschutz, Rettungdienste, land- und forstwirtschaftliche Betriebe und Linienverkehr). Auch müßte der derzeit in der Kraftfahrzeugsteuer enthaltene Mineralölsteuerausgleich für Diesel-Pkw weiterhin erhoben werden, weil die Mineralölsteuer auf Dieselkraftstoff aus Wettbewerbsgründen nicht auf das Niveau der für Ottokraftstoff geltenden Sätze angehoben werden kann. Ohne diesen Ausgleich würden Diesel-Pkw grundlos steuerlich begünstigt.

Nur die Mineralölsteuer auf Dieselkraftstoff für Diesel-Pkw zu erhöhen und für Lkw auf einem niedrigeren Niveau zu belassen, wäre aus praktischen und verwaltungsmäßigen Gründen nicht möglich und würde zahlreiche Umgehungsmöglichkeiten in sich bergen.

11. Wie viele Personalstellen in der Finanzverwaltung könnten mittel- und langfristig durch die Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer eingespart werden?

Welchen jährlichen Umfang im Bundeshaushalt würden diese Stelleneinsparungen einnehmen?

Informationen, wieviel Personal die Länder für die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer einsetzen, liegen der Bundesregierung nicht vor. Nach der Kompetenzordnung des Grundgesetzes ist die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer Sache der Länder. Die Personal- und Sachkosten belasten daher nicht den Bundeshaushalt. Etwaige Stelleneinsparungen in der Finanzverwaltung würden sich deshalb auch nicht auf den Bundeshaushalt auswirken. Bei den Dienststellen des Bundes ließen sich infolge einer Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer keine Stellen einsparen; vielmehr wäre wegen der Ausgleichsmaßnahmen in anderen Bereichen (vgl. Antwort zu Frage 10) vermutlich mehr Personal notwendig.

12. Wie beabsichtigt die Bundesregierung andererseits, die stärker emissionsorientierte Kraftfahrzeugsteuer mit ihrem Ziel der Steuervereinfachung und einer „Verschlankung der Verwaltung" in Übereinstimmung zu bringen?

Bei einer stärker emissionsorientierten Kraftfahrzeugsteuer handelt es sich um ein Vorhaben allein aus umweltpolitischen Gründen. Die politischen Grundsatzentscheidungen werden gleichwohl auch das Ziel der Steuervereinfachung zu berücksichtigen haben.

13. Beabsichtigt die Bundesregierung, die derzeitige Kraftfahrzeugsteuer kurz- oder mittelfristig zu erhöhen?

    Wenn ja, welche absoluten oder relativen Größen in welchen Zeiträumen sind dabei vorgesehen oder angedacht?

Eine grundsätzliche Erhöhung des Kraftfahrzeugsteueraufkommens ist nicht vorgesehen. Im Rahmen einer stärker emissionsorientierten Kraftfahrzeugsteuer wird es allerdings abhängig vom Schadstoffausstoß zwangsläufig zu Belastungsverschiebungen kommen.

14. Wenn die Bundesregierung eine Mineralölsteuer-Erhöhung ablehnt, wo sieht sie dann hinreichende Anreize im Sinne einer ökonomisch wirksamen Steuermehrbelastung bei überdurchschnittlich stark emittierenden Fahrzeugen oder einer ökonomisch wirksamen Steuerentlastung bei unterdurchschnittlich stark emittierenden Kraftfahrzeugen?

Der Anreiz einer stärker emissionsorientierten Kraftfahrzeugsteuer liegt in der Höherbesteuerung überdurchschnittlich stark emittierender Pkw und der Minderbesteuerung unterdurchschnittlich stark emittierender Pkw.

15. Wie schätzt die Bundesregierung die zu erwartende Entwicklung des Anteils der sogenannten „Euro-II-Fahrzeuge" am gesamten Fahrzeugstand für die Jahre 1995, 1996, 1997 und 1998 bei unveränderter Kraftfahrzeugsteuer und Mineralölsteuer ein?

16. Wie quantifiziert die Bundesregierung den Mitnahmeeffekt im Falle einer emissionsorientierten Umgestaltung der Kraftfahrzeugsteuer, da bereits ab dem 1. Januar 1997 die in der sogenannten Euro-II-Norm vorgeschriebenen Emissionswerte für Neuwagen obligatorisch werden?

17. Wie will die Bundesregierung mögliche Mitnahmeeffekte verhindern?

Bei den Neuzulassungen kann von folgenden – grob geschätzten – Anteilen an Euro-2-Fahrzeugen ausgegangen werden:

1995: 40 v. H.

1996: 70 v. H.

Ab dem Jahr 1997 dürfen nach der Richtlinie 94/12/EG (Abl. EG vom 19. April 1994 Nr. L 100 S. 42) nur noch Euro-2-Fahrzeuge neu zugelassen werden. Schätzungen des Anteils der Euro-2-Fahrzeuge in den Jahren 1995 und 1996 sind mit großen Unsicherheiten behaftet. Es kann sich deshalb nur um grobe Anhaltspunkte handeln.

Durch eine stärker emissionsbezogene Kraftfahrzeugsteuer soll neben dem ökonomischen insbesondere ein psychologischer Anreiz geschaffen werden, möglichst schadstoffarme Pkw zu erwerben. Etwaige Mitnahmeeffekte lassen sich nicht quantifizieren.

18. Müßte die „Emissionsorientierte Kraftfahrzeugsteuer" als Anreiz zur Verminderung des Kraftstoffverbrauches zum 1. Januar 1997 im Sinne von Frage 14 wieder auslaufen?

Eine stärker emissionsorientierte Kraftfahrzeugsteuer zielt nicht auf eine Verminderung des Kraftstoffverbrauchs ab, vgl. im übrigen Vorbemerkung und Antwort zu Frage 8.

19. Will die Bundesregierung Anreize zur Inbetriebnahme von Fahrzeugen geben, die die in der Euro-II-Norm festgelegten Emissionswerte übertreffen?

Wie werden nach dem gegenwärtigen Stand der Planung diese Anreize aussehen?

Vergleiche Antwort zu Frage 1.

20. Will die Bundesregierung weitere besondere Anreize für Fahrzeuge im Bestand schaffen?

Nein.

21. Erwartet die Bundesregierung bei der Einführung einer „Emissionsorientierten Kraftfahrzeugsteuer" einen Konjunktureinbruch in der nationalen Automobilindustrie?

Nein.

22. Wie will sie diesen Konjunktureinbruch verhindern, der zu erwarten ist, weil Käufe von niedrigemittierenden Neuwagen lediglich zeitlich vorgezogen, aber nur im geringen Umfang darüber hinaus Neuwagen erworben werden?

Vergleiche Antwort zu Frage 21.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333